

Het is te prijzen dat deze stap wordt gezet, alsmede de voorgenomen "krimp" (nog steeds een groei t.o.v. het laatste geldige besluit uit 2003) in het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol.

En ja, daar is een wettelijke basis voor nodig, dus prima dat die grondslag wordt gecreëerd.

Maar: dit is maar een héél klein stapje in het terugdringen van de grote overlast die Schiphol en de luchtvaart honderdduizenden om- en onderwonenden dagelijks (en in de nacht) bezorgt.

De geluidsbelasting (overlast) wordt door heel veel factoren bepaald:

- het aantal waargenomen vliegtuigen per etmaal
- de verdeling hiervan over het etmaal
- de vliegtuigtypen (hoeveel geluid produceert een vliegtuig) - niet alleen de piekbelasting, maar ook het aanzwellende en afnemende geluid meegenomen
- vliegprocedures (vlieghoogte en dergelijke)
- starts, de bestemming, de afstand
- de vliegroutes die worden gevolgd (zoals de in te voeren vierde route)
- de verdeling over die vliegroutes (NextGen, preferent baangebruik)
- verdeling over start- en landingsbanen

Want het draait hier niet alleen om het aantal decibellen (LBmax) dat een toestel produceert (zoals de "lawaaige" toestellen die Schiphol nu wil weren), maar ook om de frequentie waarmee vliegtuigen overkomen (soms wel 60 per uur), de vlieghoogte (soms bij het dalen op enkele tientallen kilometers van Schiphol al op 600-800 meter hoogte) en natuurlijk het tijdstip waarop dit gebeurt (de uittocht van Transavia toestellen vanaf 5 uur 's ochtends, de cargo toestellen aan de randen van de nacht)

Het menselijk gehoor kan een verschil in geluidsniveau van 3dB (op papier een halvering van de geluidssterkte) in de praktijk niet waarnemen. Het tijdstip ('s nachts, 's ochtends vroeg) en de frequentie (soms wel tot 60 toestellen per uur) worden natuurlijk wel waargenomen.

Ook is het volgen van vaste vliegroutes zeer hinderlijk. Mensen die onder een zogenaamde herriegoot wonen (de NextGen-navigatie) hebben pech. En dan maakt een extra Boeing 747-400 of ander groot toestel nog maar weinig uit, 6 Boeing 747-400's per uur is minder hinderlijk dan 60 "stille" toestellen per uur. Stille toestellen bestaan niet, de gemeten LAmax van de moderne 787-9 Dreamliner is vaak maar enkele dB's lager dan die van een 747-400. En laat het menselijk gehoor nou net niet gevoelig genoeg zijn om zo'n verschil daadwerkelijk waar te kunnen nemen, ondanks dat op papier een vermindering van 3dB een halvering van geluid betekent. Maar dat is de papieren werkelijkheid.

Het preferente baangebruik zorgt er praktisch voor dat vliegroutes van en naar de Kaagbaan en Polderbaan veel worden gebruikt. En in de zomer, als de ramen open staan en er veel vakantievluchten vroeg vertrekken en laat aankomen (dan kan Transavia een toestel 3x per etmaal op een bestemming inzetten) bezorgt dat mensen die onder een vliegroute naar een preferente baan wonen, buitensporig veel overlast. Landers tot 2 uur 's nachts en starters vanaf 5 uur 's ochtends, dat kan je met geen fatsoen een goede nachtrust noemen.

Dit alles zijn m.i. geen voorbeelden van het beperken van de hinder en de overlast, maar wel van het opleggen van ongeëvenaard veel hinder aan een beperkte groep Nederlanders. De pechvogels die toevallig onder zo'n vliegroute wonen.

Om overlast daadwerkelijk te beperken, dient er nog veel meer te gebeuren, met het doel om de geluidsoverlast op alle fronten te verminderen en eerlijker te verdelen:

- een volledig verbod op nachtvluchten tussen 22.00 en 07.00: respecteer de nachtrust
- vliegroutes eerlijker verdelen
- het preferente baangebruik opnieuw beoordelen
- vliegfrequentie verlagen over de NextGen routes
- een fatsoenlijk meetpuntenstelsel inrichten, dat ook daadwerkelijk ónder de vliegroutes werkzaam is en niet op enkele kilometers afstand
- vastleggen van eerlijke geluidsnormen in wetgeving (de WHO normen)
- en daadwerkelijk handhaven op het overtreden van die geluidsnormen

Het is voor de leefbaarheid (volksgezondheid, natuur, klimaat, milieu, woningtekort, et cetera) niet houdbaar om een luchthaven als Schiphol van deze omvang in het dichtbevolkte Nederland te hebben.